



HAL
open science

L'horizon états-unien du TGV : l'échec tient-il à la sociologie des acteurs et à l'essence de l'objet ?

Arnaud Passalacqua

► To cite this version:

Arnaud Passalacqua. L'horizon états-unien du TGV : l'échec tient-il à la sociologie des acteurs et à l'essence de l'objet ?. Bulletin de la Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'école polytechnique, 2022, 68, pp.117-132. 10.4000/sabix.2999 . hal-04154976

HAL Id: hal-04154976

<https://hal.science/hal-04154976>

Submitted on 7 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Bulletin de la Sabix

Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de
l'École polytechnique

68 | 2022
L'aventure du TGV

L'horizon états-unien du TGV : l'échec tient-il à la sociologie des acteurs et à l'essence de l'objet ?

Arnaud Passalacqua



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/sabix/2999>

DOI : 10.4000/sabix.2999

ISSN : 2114-2130

Éditeur

Société des amis de la bibliothèque et de l'histoire de l'École polytechnique (SABIX)

Édition imprimée

Date de publication : 17 mars 2022

Pagination : 117-132

ISSN : 0989-3059

Référence électronique

Arnaud Passalacqua, « L'horizon états-unien du TGV : l'échec tient-il à la sociologie des acteurs et à l'essence de l'objet ? », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 68 | 2022, mis en ligne le 11 mai 2022, consulté le 20 mai 2022. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/2999> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sabix.2999>

L'horizon états-unien du TGV : l'échec tient-il à la sociologie des acteurs et à l'essence de l'objet ?

Arnaud Passalacqua (X1998)

Le TGV¹ a fait l'objet de bien des travaux depuis sa mise en service commerciale en 1981. Son histoire est déjà documentée sur de nombreux aspects, en particulier sur le projet qui a conduit au lancement de la première ligne à grande vitesse ferroviaire française². Il est pourtant un aspect de ce système qui n'a encore que très peu suscité l'intérêt de la recherche : sa politique d'exportation³. Ce volet n'est pourtant pas anodin dans ce qu'a représenté et ce que représente encore aujourd'hui le TGV. Qu'elle se soit incarnée par le prolongement du réseau français au-delà des frontières nationales, comme pour le Thalys, ou par l'implantation de systèmes exportés à l'étranger, comme pour le KTX coréen, une dynamique interna-

tionale a effectivement accompagné l'essor du TGV, parallèlement à son développement en France.

Malheureusement cette dynamique n'a pas toujours été couronnée de succès, que ce soit du fait de la concurrence d'autres compétiteurs ou de l'inadaptation du système déployé en France à certains contextes étrangers. Dans cette histoire, un cas particulier retient l'attention : celui des États-Unis. En consultant les archives du début des années 1980 et en suivant les actions alors entreprises par les promoteurs de différentes solutions de grande vitesse ferroviaire, ce pays émerge comme le lieu principal de toutes les espérances.

1. Turbotrain à grande vitesse puis Train à grande vitesse.

2. Voir Fourniau (J.- M.), *La Genèse des grandes vitesses à la SNCF : de l'innovation à la décision du TGV sud-est*, Paris, INRETS, 1988, Beltran (A.) et Picard (J.-F.), « D'où viens-tu TGV ? Témoignages sur les origines des trains à grande vitesse français », *Revue générale des chemins de fer*, 1994, p. 1-90, « Les très grandes vitesses ferroviaires en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 12-13, 1995, Meunier (J.), *On the Fast Track. French Railway Modernisation and the Origin of the TGV, 1944-1983*, Westport, Praeger, 2002 et François Caron, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, Paris, Fayard, 2017, p. 343-351.

3. Ce travail s'appuie sur une recherche plus poussée sur cette question : Passalacqua (A.), *Ce que porte le transport (xix^e-xx^e siècles). Une illusion au pays du rêve : le TGV et la Floride (années 1980)*, habilitation à diriger des recherches en histoire, Université Paris Est, 2019. Les sources mobilisées ici sont issues des Archives nationales (AN) et des Archives de la SNCF (ASNCF).

Trois raisons, au moins, expliquent cette position. D'une part, les États-Unis sont à l'époque la grande référence dans un monde encore marqué par la guerre froide, et les grandes vitesses ferroviaires étaient alors une spécificité du camp occidental. D'autre part, le choc pétrolier de 1979 conduit ce pays à une véritable introspection sur ses fragilités énergétiques, en particulier dans le domaine du transport automobile et aérien. S'y développe donc un intérêt pour des solutions ferroviaires, qui pourraient s'adapter aux contextes variés de ce vaste pays aux territoires hétérogènes. Enfin, l'industrie ferroviaire états-unienne a nettement régressé depuis l'époque faste qu'elle a connue entre la fin du XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle, si bien que les compétiteurs internationaux peuvent envisager de s'implanter aux États-Unis sans souffrir d'une concurrence locale capable de rivaliser avec eux sur ce marché de pointe.

Depuis 30 à 40 ans, pourtant, si les projets se sont multipliés, très peu ont vu le jour et aucun n'a correspondu véritablement à ce que les acteurs européens et japonais des années 1980 envisageaient : exporter une solution ferroviaire, certes adaptée, mais plus ou moins complète. La grande vitesse – au sens de l'UIC⁴ – n'existe toujours pas aux États-Unis. Des formes de vitesse accélérée ont vu le jour, sur le NEC⁵ et en Floride, mais elles font pâle figure à côté des trains qui circulent dans plusieurs pays, en Europe et au Japon, mais aussi maintenant en Chine, dernière arrivée sur ce marché mais déjà pays le plus largement équipé. Les projets californiens se heurtent encore à bien des difficultés, tandis que les éventuelles formes de l'Hyperloop sont régulièrement annoncées comme devant démoder les solutions ferroviaires, dans une sorte de fuite en avant des projets, sinon des réalisations.



Projets de LGV envisagées aux États-Unis en 1981⁶

4. Union internationale des chemins de fer.

5. *Northeast Corridor* entre Boston et Washington.

6. Carte établie par l'auteur à partir du document : *Case Studies in Private/Public Cooperation to Revitalize America: I. Passenger Rail. Report of the Joint Economic Committee, November, 3, 1981, Washington, US Congress Printing Office, 1981.*

La question se pose donc de comprendre pourquoi le territoire des États-Unis, si prometteur, s'est avéré aussi décevant. Plusieurs facteurs peuvent être évoqués pour comprendre cet échec : spécificité du territoire états-unien, fonctionnement politique, atomisation entre États fédérés, mécanismes fédéraux, protectionnisme, absence de subventions publiques et de fiscalité avantageuse pour ces projets, paysage modal ayant marginalisé le train, focalisation privilégiée sur le fret ferroviaire, forme urbaine très diffuse, réglementations de sécurité contraignantes... Ces différents éléments méritent une attention particulière qui dépasserait le cadre de cet article.

Pour éclairer cette histoire, nous avons choisi ici de focaliser l'analyse sur des limites non pas intrinsèques au contexte états-unien mais plutôt liées au processus d'exportation lui-même. D'une part, nous suivons les hommes et les quelques femmes ayant œuvré dans ce domaine en cherchant à comprendre dans quelle mesure des décalages sociologiques, entraînant derrière eux des décalages structurels, peuvent expliquer l'impasse de l'exportation du TGV aux États-Unis. Revenant ensuite sur l'objet lui-même, nous verrons comment le processus d'américanisation de cette solution ferroviaire s'est avéré impossible à mener, du fait de rigidités intrinsèques au TGV pas toujours explicitées. Ce faisant, nous ne pouvons proposer une explication complète des phénomènes à l'œuvre, mais espérons porter sur eux un regard original et peut-être moins attendu que les facteurs cités précédemment.

Le TGV, comme lieu de rencontre avec l'inconnu et des inconnus

Le milieu de l'exportation du TGV, un processus qui démarre avant même son inauguration en septembre 1981, est formé d'exportateurs français et de décideurs états-uniens, à l'échelon fédéral et surtout à l'échelle locale de plusieurs États potentiellement intéressés (Floride, Californie, Ohio, Texas...). Nous explorons ici ce milieu social, aux caractéristiques fort différentes des deux côtés de l'Atlantique. Pour plonger dans ce monde, nous suivons d'abord la politique de visites en France de représentants états-uniens qui a battu son plein en 1983-1984⁷. Ces voyages ont permis des rencontres entre États-Uniens et Français dont l'objectif était aussi de trouver une base de discussion commune qui puisse être favorable au TGV. Sur ce point, les profils sociologiques des participants n'ont pas facilité la tâche, ce que nous analyserons ensuite, avant de montrer que derrière ces profils se trouvaient des structures, elles aussi peu compatibles.

Une semaine autour du TGV en mai-juin 1983

Au printemps 1983, une délégation d'élus états-uniens est conviée à une visite en France autour du TGV. Accompagnés du patron d'Amtrak, ils sont membres du groupe parlementaire franco-états-unien constitué sur la question au début de l'année. Le programme se veut luxueux⁸ :

- › vendredi 27 mai : arrivée en Concorde,
- › samedi 28 mai : visite de Versailles,
- › dimanche 29 mai : journée libre suivie de présentations sur le TGV et d'un dîner en haut de la Tour Montparnasse offert par la SNCF⁹,
- › lundi 30 mai : trajet en TGV Paris – Le Creusot, déjeuner offert par Creusot-Loire, puis visite du château Schneider et des ateliers de fabrication des bogies du TGV, puis retour à Paris en TGV avant une visite du musée Carnavalet suivie d'un dîner offert par la SNCF,

7. Nous en avons dénombré 36 entre novembre 1981 et septembre 1985.

8. « Voyage TGV du 30 mai 1983. Liste des participants », *ca.* mai 1983 (AN, 19950585/27).

9. Société nationale des chemins de fer français.

- mardi 31 mai: trajet en TGV Paris – Lyon conduit par Jacques Ruiz, conducteur du TGV lors du record du monde de 1981, avec passage en cabine de conduite, puis visite de la gare de Perrache et du métro lyonnais, avant une réception à l'hôtel de ville de Lyon, suivie d'un dîner chez Paul Bocuse,
- mercredi 1^{er} juin: survol de la LGV¹⁰ entre Lyon et Le Creusot, puis atterrissage à Belfort, visite des ateliers d'Alsthom, suivie d'une réception à l'hôtel de ville de Belfort, puis départ en TurboTRAIN vers Beaune, suivi d'un dîner à la Cuverie des ducs de Bourgogne, en compagnie du secrétaire d'État Roland Carraz,
- jeudi 2 juin: visite en autocar de l'environnement de la LGV, puis retour à Paris en TGV, réunion de travail, avant un cocktail à Matignon en présence de Pierre Mauroy, avant un dîner officiel à l'hôtel George V, présidé par deux ministres, Edith Cresson et Charles Fiterman,
- vendredi 3 juin: retour en Concorde.

Ces élus consacrent donc une semaine complète à la découverte du système du TGV au cours d'un programme qui est assez décalé et dont le calage s'est accordé sur le monde aérien: les parlementaires voulaient aussi assister au salon du Bourget, qui voit la présentation de la navette spatiale *Enterprise* posée sur le dos d'un Boeing 747, ce qui met tout particulièrement en lumière les États-Unis, en cette année du bicentenaire du Traité de Paris, qui a entériné l'indépendance de l'ancienne colonie britannique.

Marqué par des enjeux symboliques et mémoriels, le programme est aussi le signe d'une surenchère au vu de la nécessité dans laquelle se trouvent les équipes françaises de promotion du TGV de répondre à une visite

effectuée par plusieurs de ces parlementaires au Japon en juillet 1982, autour du Shinkansen. La France le fait en suivant une ligne souvent associée au Japon: allier tradition et modernité.

Vivre et ressentir le TGV comme produit du terroir

Quelques jours avant ce déplacement, l'ambassadeur de France à Washington, Bernard Vernier-Palliez, fait remonter une note rappelant que, pour les États-Uniens, la France, est avant toute chose le « **pays de la qualité de la vie**¹¹ », un domaine d'ailleurs ministériel sous le mandat de Valéry Giscard d'Estaing¹². Cette remarque invitait à trouver une cohérence avec une vision moderne – pompidolienne – d'une France assumant plus nettement son virage industriel. Le passage chez Paul Bocuse fut le signe principal de cette synthèse entre tradition et modernité: promoteur d'une rénovation de la cuisine fondée sur les bases traditionnelles des mères lyonnaises, il a aussi été missionné pour revoir la carte des 1^{res} classes d'Air France dans les années 1970, avant de se lancer dans l'ouverture d'établissement à l'étranger, notamment aux États-Unis.

Ce qui entoure les visites techniques directement liées au TGV vient donc conférer à l'objet à exporter une connotation spécifique, choisie par les organisateurs. Ce faisant, ils accentuaient son ancrage dans un cadre référentiel fortement marqué par les caractéristiques françaises, au détriment de ce qu'il aurait de plus international. À Beaune comme à Collonges-au-Mont-d'Or, ils s'adressent aux sensations des visiteurs, bien nourris et bien traités, même si bien sûr cette incarnation ne passe pas que par la bonne chère. Le séjour est en effet l'occasion pour les visiteurs de

10. Ligne à grande vitesse.

11. « Image de la France dans la presse américaine. Bilan de deux années à la veille du sommet de Williamsburg », ambassade de France à Washington, 12 mai 1983 (AN, 19870101/4).

12. Ndlr: Le premier gouvernement sous sa présidence, présenté en mai 1974, comprend un ministère de la Qualité de la vie regroupant tourisme, jeunesse, sports et environnement.

ressentir concrètement ce que représente la grande vitesse ferroviaire. C'est là le point crucial, d'autant que certains États-Uniens sont peu habitués à prendre le train, voire « [n'ont] jamais pris le train avant de monter sur le TGV¹³ » ou ont découvert le train au Japon lors d'une visite du Shinkansen.

En se focalisant sur le ressenti du parcours à grande vitesse, la visite contribue à résumer la vision du système au matériel roulant. C'est pourquoi d'autres actions de marketing tentent en complément d'inscrire ces rames dans leur contexte: visite de l'infrastructure, discussion des enjeux de bruit, mobilisation des références du terroir français... Mais ce grand jeu n'est déployé que pour les visites de longue durée, réalisées par des délégations importantes. D'autres visites, individuelles ou en groupe plus restreint, ne peuvent offrir cette vision systémique de l'objet.

Au final, on peut s'interroger sur ces visites et sur ce que les visiteurs viennent y observer ou y vivre. Ils perçoivent le TGV dans un contexte bien différent de celui des États-Unis sur de nombreux de plans, et peuvent vivre, en tant que voyageurs, une expérience de la grande vitesse ferroviaire qui demeure pourtant en partie biaisée par une reproduction seulement approximative de ce que pourrait être un voyage en train à grande vitesse aux États-Unis, où les normes ferroviaires différentes imposeraient une évolution du matériel.

Quand énarques et polytechniciens rencontrent avocats et entrepreneurs

Au-delà des images, des documents et des chiffres, l'exportation du TGV est donc avant tout l'affaire d'individus qui, de part et d'autre de l'Atlantique, négocient autour d'un possible projet. Deux communautés, elles-mêmes divisées au moins entre les techniciens et les élus, voire entre les responsables locaux et fédéraux aux États-Unis, se ren-

contrent autour d'un objet, concret pour les Français, encore virtuel pour les États-Uniens.

Un regard plus précis porté sur le profil de ceux qui constituent ces communautés permet d'éclairer sous un angle différent la façon dont les objets et enjeux sont conçus et discutés. Les élus, d'abord, forment un tissu qui se renouvelle assez rapidement sur un dossier dans lequel ils tiennent un rôle relativement faible. Toutefois, l'analyse de leurs profils professionnels révèle déjà des fractures entre les deux rives de l'Atlantique, comme l'illustre la composition du comité parlementaire franco-états-unien sur la grande vitesse, formé en 1983.

Côté français, la prédominance va aux classes moyennes, avec une différence marquée entre les députés, très souvent enseignants, et les sénateurs, plutôt cadres moyens d'entreprises ou du public. Au contraire, côté états-unien, les deux professions dominantes sont celles d'entrepreneur et d'avocat d'affaires. Les deux professions sont courantes dans la sociologie politique du pays, aussi bien pour des raisons de financement des campagnes, d'affirmation de l'image du *self made man* que de compétences juridiques spécifiques requises pour l'élaboration des textes législatifs. Signe du décalage entre les deux groupes d'élus, le seul avocat côté français, Raymond Forni, a commencé sa carrière comme ouvrier chez Peugeot avant de reprendre des études de droit et de devenir un avocat, qui s'est fondé une petite notoriété grâce à ses plaidoiries consacrées à des cas de société, ce qui est loin du droit des affaires.

L'absence d'une culture commune – autre que celle de la pratique de la politique – laisse supposer que le dialogue au niveau des élus se centre sur la dynamique de projet politique que revêt la grande vitesse ferroviaire. Mais ce point est justement l'un des plus sensibles

13. « Réunion de la *Florida High Speed Rail Commission* », consulat général de France à Miami, 14 juin 1985 (ASNCF, 123LM503).

dans le processus de traduction du TGV aux États-Unis, dans la mesure où les cadres politiques diffèrent profondément entre les deux pays : ce qu'est un projet et ce qu'est le rôle des élus n'y prennent pas le même sens. Ce n'est donc pas sur le point le plus favorable que les élus peuvent fonder leur dialogue.

En revanche, à l'exception de la figure de Charles Fiterman, icône des ministres communistes qui rentrent au gouvernement en 1981, qui suscite l'ire du très reaganien ambassadeur des États-Unis à Paris, Evan Griffith Galbraith, les positions politiques ne semblent pas marquer outre mesure un débat qui se déplace finalement vite vers les milieux techniques. Mais ces sphères sont justement marquées par des différences culturelles peut-être encore plus fortes que les sphères politiques.

Deux profils principaux ressortent au sein des techniciens français. Premièrement, les polytechniciens qui dominent quantitativement le monde des ingénieurs mobilisés autour de l'exportation du TGV aux États-Unis. Ce ne sont pas les logiques de promotion ni même fondamentalement de corps qui jouent ici, puisque les principaux d'entre eux sont de promotions et de corps différents, mais juste une proximité de formation : Marcel Tessier (1939), Paul Gentil (1942), Jean Dupuy (1948), Jean-Pierre Desgeorges (1951), Jean-Philippe Bernard (1952), Michel Walrave (1954), Pierre Perrod (1957), Nicolas Durieux (1962), Samir Naessany (1967), Sébastien Thiriez (1977)... Les autres ingénieurs présentent des parcours plus atomisés, entre l'École centrale, Supaéro, les Arts et Métiers...

Deuxièmement, les énarques forment aussi un groupe assez fourni : Guy Braibant, Alfred Siefer-Gaillardin, Noël Chahid Nourai, Michèle Prats, Paul Mingasson, Elisabeth Bukspan... Il est possible d'y rattacher les acteurs plus âgés passés par l'École libre des sciences politiques

avant la création de l'ENA¹⁴. Non loin de ces profils, les présidents de la SNCF, qui connaissent la machine d'État, ont joué un rôle clé autour du TGV : André Ségalat, maître des requêtes au Conseil d'État, puis Jacques Péliissier et André Chadeau, tous deux préfets. Plusieurs ministres français impliqués sur ces dossiers sont également sortis de l'ENA (Michel Jobert, Laurent Fabius...).

Côté états-unien, le poids des formations les plus prestigieuses se lit d'une façon similaire au cas français dans les profils des acteurs impliqués à l'échelon fédéral : faculté de droit de l'Université de Virginie pour Alan S. Boyd, Harvard et MIT¹⁵ pour Andrew L. Lewis, Duke, Oxford et Harvard pour Elizabeth Dole, pour citer les principaux secrétaires aux Transports impliqués. À l'échelle locale, quelques profils similaires peuvent être identifiés, comme celui du gouverneur de Floride Daniel R. Graham, passé par la faculté de droit d'Harvard et membre du club d'étudiants Phi Beta Kappa, le plus prestigieux du pays.

En revanche, beaucoup des acteurs locaux ne sont pas issus de ces milieux. Si certains ont suivi des formations en droit, science politique ou finances, beaucoup d'autres ont plutôt des profils de *self made man* ou d'héritiers d'entreprises que l'on ne retrouve pas côté français, comme le milliardaire Henry R. Perrot, promoteur du projet texan. En Floride, la personnalité de John Parke Wright ressort particulièrement. Il est l'un des représentants de la cinquième génération aux commandes de *Lykes Brothers*, une florissante entreprise agro-industrielle familiale aux multiples activités, de la production de jus d'orange à l'élevage de bétail. Située à Tampa elle s'est historiquement tournée vers Cuba, avant que les relations entre les États-Unis et l'État castroïste s'enveniment. À titre personnel ou pour sortir de cette impasse, John Parke Wright préféra un tropisme asiatique qui l'a conduit à apprendre le chinois et à séjourner en Chine

14. École nationale d'administration.

15. *Massachusetts Institute of Technology*.

et au Japon où il a découvert le Shinkansen, qui l'a beaucoup impressionné. De retour en Floride en 1981 en tant que vice-président de *Lykes Brothers* à seulement 31 ans, il s'implique dans la promotion de la grande vitesse ferroviaire dans son État, convaincu qu'elle peut apporter une réponse à l'essor démographique et à l'afflux touristique qu'il connaît. Tout en développant les exportations vers le Japon de son entreprise de viande et de jus d'orange. Membre des deux commissions successives de Floride, David Blumberg incarne un autre exemple de multiplicité des investissements et des réseaux: promoteur immobilier, il est président de la *Planned Development Corporation* à Miami, membre du conseil de la *Southeast Bank*, le deuxième établissement du territoire de Floride, et de celui de la *Florida Power and Light Corporation*, sa principale société d'électricité.

Ce type de profil reflète une superposition d'intérêts et d'engagements. L'acteur investit un sujet parce qu'il pense pouvoir contribuer à le faire avancer du fait de ses autres activités. En retour, cet engagement pourrait s'avérer bénéfique pour ces activités professionnelles, soit directement, soit indirectement. On retrouve-là la notion de *community*, au cœur du fonctionnement de la société états-unienne. Elle fait émerger des acteurs aux profils moins normés et aux légitimités plus complexes que ceux des milieux fédéraux. On peut également supposer que les profils qui s'imposent font preuve de qualités en matière de communication, ce qui n'est pas véritablement le cas de ceux que les écoles d'ingénieurs françaises sélectionnent.

Du décalage des acteurs au décalage des structures

Côté français, cette double domination des polytechniciens et, de façon moindre, des énarques reflète la technostucture qui a promu le TGV au sein de l'appareil d'État. Elle

a fondé son hégémonie sur une foi commune attachée à la conception du territoire et des enjeux à une échelle nationale, à l'idée d'une nécessaire vision de long terme afin de sortir la SNCF de son besoin de subventions. L'intégration de la technostucture des Ponts et Chaussées dans les organes étatiques a joué un rôle décisif dans l'acceptation rapide de l'ambitieux projet de TGV. En ce sens, il peut être perçu comme le produit d'une culture de l'ingénierie, typiquement française, dont les racines plongent dans les XVIII^e et XIX^e siècles. Ainsi, le TGV n'est-il pas issu d'un dirigisme traditionnel, mais d'un dirigisme technico-économique, qui lui est spécifique et dont les traces se retrouvent dans le profil socio-professionnel des acteurs impliqués dans son exportation aux États-Unis.

Le poids de l'ingénierie et des énarques traduit aussi les évolutions de temps long de la diplomatie économique: les membres des SEE¹⁶ sont souvent énarques, et le pilotage de ces dossiers relève du ministère de l'Économie qui l'a emporté en la matière sur celui des Affaires étrangères en 1919. Mais peu de conseillers commerciaux se trouvent impliqués sur le dossier du TGV, probablement du fait de son caractère trop technique. Les personnels d'ambassade mobilisés sont les conseillers techniques chargés des transports, qui dépendent de ce ministère et qui ont des profils d'ingénieurs issus des grands corps d'État ou du privé.

En face, les interlocuteurs locaux des acteurs français ne disposent que de compétences très faibles en matière ferroviaire: leur mission consiste bien plus à formuler les besoins d'un territoire et à envisager les aspects financiers des projets. Même au sein des structures qui pourraient sembler les plus proches de l'ingénierie, les acteurs états-uniens s'avèrent présenter un profil éloigné de celui des Français, comme l'illustre le cas de la FRA¹⁷. Alors que ses premiers administrateurs étaient

16. Services d'expansion économique.

17. *Federal Railroad Administration*.

ingénieurs et s'étaient forgé une expérience de l'exploitation ferroviaire, la nomination de John M. Sullivan (1977-1981), un ingénieur commercial absolument ignorant du monde ferroviaire mais proche du président James E. Carter¹⁸, marque un premier recul des compétences techniques au sein de cette administration. Avec l'arrivée de Robert W. Blanchette (1981-1983) puis de son successeur, John H. Riley (1983-1989), la FRA est confiée à des avocats, ce qui confirme cette tendance. Avant qu'un ancien concessionnaire automobile du Mississippi, Gilbert E. Carmichael (1989-1993), prenne paradoxalement la tête d'une agence consacrée aux activités ferroviaires.

Rares sont les ingénieurs états-uniens à un niveau décisionnel. Ressort ici la place très particulière que la France réserve à ses ingénieurs au sein de son élite sociale et politique, qui diffère de ce que connaissent bien d'autres pays où devenir ingénieur ne constitue pas une voie d'accès directe aux sphères les plus élevées de la société. Côté états-unien, le principal ingénieur impliqué initialement dans le dossier est Paul H. Reistrup, à la tête d'Amtrak de 1974 à 1978, qui entretient justement de ce fait des relations de proximité avec Jean Dupuy, polytechnicien à la direction générale de la SNCF. Les années 1980 voient des profils plus éloignés de l'ingénierie mener le jeu ferroviaire aux États-Unis. Les juristes et avocats dominent dès lors largement. Par exemple, les membres de la commission parlementaire franco-états-unienne en visite en France au printemps 1983, tous juristes de formation, sont accompagnés du patron d'Amtrak, William G. Claytor, lui aussi juriste, bien qu'ayant une expérience étoffée de l'exploitation ferroviaire. À l'échelle locale, la même logique prévaut. Ainsi, les deux commissions qui s'occupent successivement du projet en Floride au cours des années 1980 ne comptent qu'un seul ingénieur pour une

dizaine de membres, presque tous avocats, entrepreneurs ou promoteurs immobiliers.

Ce sont donc deux communautés différentes qui sont appelées à dialoguer. Le cadre national ne définit pas uniquement une langue et un territoire mais impose également une typologie professionnelle et de formation intellectuelle. Le décalage observable entre la France et les États-Unis sur ce point est un élément d'explication important pour éclairer les incompréhensions qui peuvent surgir autour de l'objet TGV. Les acteurs de chaque pays, ayant développé un *habitus*¹⁹ formé de principes d'action acquis au cours de leurs expériences sociales antérieures, perçoivent l'objet selon des cadres bien différents et agissent dans des univers qui présentent des modalités qui leur sont propres. Ce faisant ils se renforcent les uns les autres dans leurs pratiques au sein de chaque communauté, si bien que la construction d'un terrain commun aux deux bords de l'Atlantique devient toujours plus difficile.

Retour à l'objet : l'impossible américanisation du TGV

Simultanément aux discussions avec les acteurs aux États-Unis, les Français mettent également en route un processus de mutation de leur objet, afin de le rendre le plus compatible possible avec le contexte nouveau dans lequel il est supposé trouver sa place. Alors qu'avec les États-Uniens, peu de négociations s'avèrent possibles, c'est avec le TGV lui-même que les marges de manœuvre paraissent les plus fortes ou du moins que le plus d'ajustements peuvent sembler envisageables. Mais, là aussi, les espoirs laissent la place à des désillusions. L'ampleur du système du TGV, qui ne peut se résumer à une rame, contribue à réduire la souplesse d'un objet

18. Communément nommé Jimmy Carter.

19. Manière d'être, disposition d'esprit, au sens de la sociologie.

qui n'a pas été conçu initialement pour se déployer dans un contexte aussi différent. Si les discours politiques ne prennent que rarement en compte la nécessaire adaptation du système, les techniciens œuvrent davantage dans ce sens, tout en constatant que le système comporte un noyau invariant qui offre peu de marges d'adaptation.

Le noyau invariant du TGV

Les experts français sont bien conscients que l'exportation du TGV ne peut se faire par simple duplication du modèle mis en œuvre entre Paris et Lyon. Dès lors, il convient de distinguer le noyau d'éléments invariants, qui ne pourront faire l'objet d'aucune adaptation : une infrastructure nouvelle, la compatibilité avec le réseau ancien et une vitesse optimale de 250 à 300 km/h. Tout le reste est réputé adaptable en fonction des conditions démographiques, économiques, topographiques... L'exemple même de cette capacité d'adaptation est réputé s'incarner par les différences entre la LGV Sud-Est et la LGV Atlantique, alors en cours de réalisation.

Mais, entre ces deux LGV, bien des éléments n'ont pas varié, sans qu'ils soient mentionnés comme constituant ce noyau. On peut penser aux conditions politiques de réalisation de tels projets, aux modalités d'évaluation de leur rentabilité économique, au paysage modal dans lequel ils s'insèrent, aux modalités d'expropriation, aux relations financières entre la SNCF et l'État compte tenu du soutien public qui s'affirmait pour la LGV Atlantique... La vision du noyau d'invariants que se forgent alors les experts de la SNCF les conduit à survaloriser les invariants spécifiques au TGV par rapport à ceux qui relèvent plus largement de la situation du chemin de fer en France, alors qu'en sortant des limites hexagonales, le TGV voit sa souplesse contrainte par les premiers comme par les seconds.

Un exemple pour illustrer la limite de la souplesse du TGV est fourni par les pentes admissibles. Malgré ses capacités revendiquées à gravir de fortes pentes, le TGV ne peut appliquer la recette du Paris - Lyon à une liaison marquée par de fortes déclivités comme on en trouve en Californie. Au ministère des Transports, une note suggère même « une solution T.G.V. comportant une crémaillère à moteur linéaire²⁰ », ce qui serait une adaptation de l'objet pour conserver le concept d'une infrastructure peu coûteuse, évitant tunnels et ouvrages d'art. En abandonnant en revanche l'idée de grande vitesse puisqu'une crémaillère imposerait une vitesse fortement réduite, au risque de voir la roue dentée dérailler !

Enfin, le noyau des invariants n'est pas figé et peut s'accroître. Ainsi, alors que le TGV s'est construit pour l'essentiel en dehors des sphères politiques en France, il est rapidement apparu que les élus s'en emparaient massivement. La doctrine de la SNCF intègre ainsi une nouvelle dimension invariable : le soutien des élus pour obtenir un TGV, source de fierté pour leur territoire et signe de leur réussite politique. Devenue un invariant, cette dimension est donc intégrée par les exportateurs, comme Robert W. Blanchette, recruté par les Français après avoir quitté son poste à la FRA, qui affirme qu'« un chemin de fer – surtout s'il a du panache – présente pour un politicien de nombreux avantages notamment en ce qui concerne l'emploi²¹ ». Mais cette relation au politique se heurte à une différence très nette : quand le politique français participe financièrement au projet, le politique états-unien ne souhaite pas y mettre un dollar.

Les invariants identifiés finissent donc par rigidifier la solution proposée par les Français. Ce processus est en outre renforcé par des éléments le plus souvent omis mais pourtant agissant dans ce même sens. Les descriptions

20. « Note à l'attention de M. Perrod », ministère des Transports, 5 juillet 1982 (AN, 19950585/27).

21. Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

du produit font bien souvent abstraction de facteurs qui pourraient être gênants, dont trois principaux peuvent être identifiés.

D'abord, le TGV est un système qui a été conçu non seulement dans le cadre français mais encore plus spécialement pour la liaison spécifique entre Paris et Lyon, un axe précédemment marqué par des problèmes de saturation et de superposition de trafic entre marchandises et voyageurs. Les promoteurs français du TGV insistent rarement sur cette caractéristique centrale, puisqu'elle risque de nuire à l'universalité d'une solution réputée pouvoir s'adapter ailleurs. Les experts états-uniens identifient cependant bien cette difficulté inhérente à tout projet de transport, forcément défini par des conditions locales.

Ensuite, le paysage modal français n'est jamais décrit, au risque de masquer certains de ses traits pourtant en lien avec le développement d'une offre de train à grande vitesse : par exemple l'absence de liaisons à grande distance par autocar. De même, le déclin du train n'est vrai qu'en part modale et non en chiffres bruts de fréquentation en France, alors que le nombre de voyageurs s'est effondré aux États-Unis depuis les années 1950. Derrière la configuration du paysage modal se pose la question sociale de l'accès au territoire pour tous. En guise de pique adressée à la France, qui vient de se doter fin 1982 de la LOTI²² dont il s'agit d'un des points centraux, leurs interlocuteurs états-uniens demandent aux Français si « le droit au transport [n'est] pas mieux assuré chez [eux] qu'en France, où les prix du transport aérien sont élevés, les cars sur autoroute interdits²³ ? » La logique de déréglementation ne serait-elle pas plus efficace pour le voyageur que celle de contrainte ? Dès lors, difficile de maintenir l'image du TGV comme mode démocratique.

Une note de la SNCF de novembre 1983 ne souligne-t-elle pas qu'« entre Miami et Orlando, l'avion coûte moins cher que le TGV 1^{re} classe en France²⁴ » ?

Enfin, le dernier angle mort de l'argumentaire touche aux conditions de financement de la SNCF, qui est elle-même une structure en pleine mutation. Alors que des interlocuteurs états-uniens à l'échelon fédéral s'intéressent vivement à la façon dont l'entreprise organise son travail et planifie son développement et ses relations avec l'État, ces enjeux sont très peu mis en avant dans la communication qui est faite autour du TGV. Comme si l'objet pouvait être déconnecté d'une situation qui ne présente pas que des succès financiers aussi criants et qui pourtant peut intéresser les États-Uniens, soucieux de comprendre le fonctionnement global du système, en particulier les modalités de participation des investisseurs, qui se résument dans le cas de la LGV Sud-Est à la seule SNCF.

Ces angles morts de la conception française du TGV peuvent s'expliquer par une conviction dominante, qui contribue à marginaliser toute mobilisation d'arguments susceptibles de la relativiser : le TGV est reconnu comme un succès dès son inauguration partielle en 1981.

Une conviction : le TGV a fait ses preuves

Dans la compétition internationale, le principal atout du TGV, dont dispose également le Shinkansen, est d'être opérationnel, ce qui le distingue des solutions proposées par les autres rivaux étrangers. Même si son expérience est encore modeste face aux 20 ans d'existence du train japonais, ses promoteurs utilisent cet argument jusqu'à l'usure : le TGV

22. Loi d'orientation des transports intérieurs.

23. « Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983) », Direction des transports terrestres, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

24. « Compte rendu de la réunion TGV Floride organisée à la DCI le 15 novembre 1983 », SNCF, ca. novembre 1983 (ASNCF, 275LM26).

aurait fait ses preuves. Pour compenser le manque d'expérience en service commercial du TGV par rapport au Shinkansen, ses promoteurs mettent en avant le fait qu'il est fondé sur des idées simples combinant des solutions classiques, qui ont fait l'objet d'une « expérience acquise par la SNCF au cours de nombreuses années de recherche et d'essais²⁵ ». En ressort une image ambivalente du TGV présenté, ici dans un discours de Pierre Mauroy, à la fois comme objet de « haute technologie [et comme n'étant] pas une technique totalement neuve [mais] l'assemblage des meilleures composantes dans le domaine du chemin de fer²⁶ ».

Le TGV est donc un produit original dont les Français estiment qu'il a démontré trois ordres de preuves : il est faisable, fiable et rentable. Sa faisabilité est illustrée par son record du monde de vitesse, venant confirmer les choix techniques opérés en amont. Elle est relayée par des médias qui font du TGV l'icône de la grande vitesse. Sa fiabilité est démontrée au long des mois puis des années d'exploitation, qui le voient effectuer ses trajets avec une grande régularité et sans souci majeur. Elle est en outre attestée par l'expérience de voyage que vivent les visiteurs états-uniens lorsqu'ils viennent en France. Enfin, sa rentabilité est appuyée pour les Français par le grand succès commercial qu'il rencontre et les excédents d'exploitation qu'il génère. Mais ce registre financier est bien moins compris que les autres, comme si les preuves en attestant demeureraient plus floues, du fait d'une difficulté à comprendre les modalités de calcul de la rentabilité d'un projet en France et le cadre particulier de financement des activités ferroviaires, en particulier de la SNCF, que l'État soutient très largement en ce début des années 1980.

La difficulté vient aussi du fait que la relance du chemin de fer à travers le monde a aux États-Unis l'image d'un projet porté à bout de bras par les pouvoirs publics. En 1981, un article repris par différents titres de la presse locale outre-Atlantique présente ainsi cette dynamique : « alors que les Américains observent les services ferroviaires diminuer, les Européens sont convaincus que les trains sont toujours un besoin vital et démontrent cette croyance chaque année en injectant des milliards de dollars d'impôts dans des subventions au secteur ferroviaire²⁷ ».

Pour les Français, au contraire, il y a bien rentabilité du projet, grâce à plusieurs facteurs. Deux d'entre eux distinguent le TGV du Shinkansen, réputé rentable mais plus cher à construire : le faible coût de l'infrastructure, du fait des fortes pentes admissibles, et le faible coût énergétique de l'exploitation, du fait de la légèreté des rames et du nombre réduit de bogies. Par ailleurs, les rames sont remplies (à 65 % en moyenne au printemps 1983) grâce au report modal et au trafic induit, rendus notamment possibles par la compatibilité avec le réseau classique, dernier critère de différenciation avec le Shinkansen et avec les solutions à sustentation magnétique. Mais est-il pertinent aux États-Unis où le réseau concrètement raccordable à une éventuelle ligne nouvelle est morcelé entre opérateurs de fret ?

Le problème majeur de cet argumentaire vient de la nature des preuves qui auraient été apportées. S'il est indéniable que le projet Paris – Lyon présente un bilan très réussi sur de nombreux aspects, l'argumentation développée autour de son succès fait oublier aux acteurs que les conditions dans lesquelles un projet de grande vitesse ferroviaire est évalué

25. « Compte rendu de la réunion du 3 mars 1983 sur les problèmes de promotion et d'exportation du système TGV aux États-Unis », Direction des relations économiques extérieures, 22 mars 1983 (AN, 19950585/27).

26. « Trame de l'intervention du Premier ministre devant les parlementaires du comité franco-américain de promotion du train à grande vitesse », ca. mai 1983 (AN, 19950585/27).

27. « *While Americans watch railroad service diminish, Europeans are convinced that trains still are a vital need and demonstrate that belief each year by pouring billions in tax money into railroad subsidies* » (Jeffrey Ulbrich, « European Railroads Still on Right Track », *Fort Walton Beach Playground Daily News*, 20 novembre 1981).

aux États-Unis diffèrent profondément de ce qu'elles sont en France. Ce ne sont donc pas les mêmes preuves qu'il convient d'apporter.

Dès 1982, la divergence de points de vue sur ce que signifie *faire ses preuves* est lisible dans les échanges entre Alan S. Boyd, alors patron d'Amtrak, et Léonce Lansalot-Basou, conseiller aux transports de l'ambassade de France. Pour le premier, l'essentiel réside dans « la réputation de fiabilité et de sécurité [qui constitue] un élément capital pour la confiance des investisseurs américains et des marchés financiers en général²⁸ », tandis que pour le second une telle vision est « contraire à tout progrès technique²⁹ », dans la mesure où elle bride l'innovation, qui suppose une certaine prise de risque. Mais si les décideurs états-uniens acceptent d'acheter un produit étranger, c'est justement pour ne pas prendre de risque, et ils ne peuvent donc admettre que des produits ayant fait toutes leurs preuves, de leur point de vue.

Le sentiment qu'ont les experts français d'avoir fait leurs preuves se renforce au fil des années, puisque l'exploitation du TGV est un succès qui se confirme. En outre, l'arrivée d'ABB³⁰ comme concurrent à la place du Shinkansen sur le territoire de Floride ne modifie en rien l'idée que le TGV est très en avance dans la compétition. En juillet 1989, une note de la DTT³¹ rappelle que « le matériel TGV n'a plus à faire ses preuves tandis que celui d'ABB est encore expérimental³² », focalisant ainsi, peut-être inconsciemment, sur le matériel roulant, qui techniquement fonctionne parfaitement, plus que sur le sys-

tème, dont l'équation globale mérite une analyse plus précise dépendant du contexte de chaque projet. Cette adaptation au contexte, au-delà des preuves existant en France, est bien plus complexe que de dresser la liste des preuves du succès du TGV en France, puisqu'elle suppose une modification de l'objet, sous la forme de son américanisation.

L'impossible processus d'américanisation comptable et financier

Début 1983, il ressort d'une visite parlementaire française sur place que ce qui est mal perçu aux États-Unis n'est pas tant le TGV en lui-même que son « adaptation aux données américaines³³ ». La nécessité d'un processus d'américanisation est partagée par les acteurs français du dossier. De leur point de vue, il se combine avec une autre nécessité : l'éducation des États-Uniens aux questions ferroviaires. Comme l'explique Robert W. Blanchette, « depuis 30 ans les Américains ne savent plus ce que sont les chemins de fer pour passagers et ne pratiquent guère le train³⁴ ».

Il convient donc de faire naître en eux un intérêt pour un univers ferroviaire au sein duquel il faut faire du TGV américanisé la solution la plus évidente. Mais des visions différentes de ce que doit être le processus d'américanisation se superposent. Il peut s'agir avant tout de développer une vision financière des enjeux : « les informations devront être adaptées au marché américain : qu'est-ce que cela me coûte ?? Qu'est-ce que cela me

28. Lettre de L. Lansalot-Basou au cabinet de C. Fiterman, 7 juin 1982 (AN, 19950585/27).

29. *Idem.*

30. ASEA Brown Boveri.

31. Direction des transports terrestres.

32. « Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Miami - Orlando - Tampa (480 km, 325 miles) », Direction des transports terrestres, 13 juillet 1989 (AN, 19950585/27).

33. Lettre de P. Selz à C. Cheysson, 3 février 1983 (AN, 19950585/27).

34. Compte rendu de la réunion du 29 septembre 1983, ambassade de France à Washington, ca. octobre 1983 (AN, 19950585/27).

rapporte³⁵ ? », peut-on lire dans une note de 1983 pour André Billardon, député à la tête du groupe parlementaire franco-états-unien. Cette vision de l'américanisation comme étant une financiarisation de l'objet est partagée par Samir Naessany, au ministère des Transports, qui écrit de retour des États-Unis en novembre 1983 que « le seul point sur lequel il paraît nécessaire d'insister est l'aspect financier, très mal perçu. Beaucoup ont été surpris quand [il a] donné les chiffres 1984: résultat positif d'exploitation après amortissements et charges financières³⁶ ». D'où la décision prise de produire un document financier pour février 1984, afin de « [faire] apparaître les prix de revient du T.G.V., les trafics (ceux détournés des autres modes, les trafics induits, etc.), le taux de rentabilité, [ce qui] fera l'objet non d'une traduction, mais d'une adaptation en anglais, pour les milieux ferroviaires et financiers nord-américains³⁷ ». En janvier 1984, une note de l'ambassade insiste sur la nécessité absolue de se doter d'un tel document : « **il est FONDAMENTAL qu'un audit indépendant confirme favorablement les résultats financiers d'exploitation et la rentabilité interne du TGV.** En complément, une présentation des résultats suivant le plan comptable type États-Unis et une tentative d'adaptation des résultats français au marché américain seraient **déterminantes** pour les financiers³⁸ ».

Malgré ce consensus des points de vue et le caractère central de ce document, sa rédaction s'avère finalement plus délicate qu'enviagé initialement. En février 1984, une banale réunion des intérêts français se heurte à un « gros problème: pouvoir éditer un (ou plu-

sieurs) documents **américanisés** et en fonction des cibles à toucher. Qui peut s'en charger³⁹? » La question reste entière, malgré l'urgence, constatée par ailleurs, de disposer de supports permettant de mieux faire connaître le TGV, que l'on confond encore, aux États-Unis, avec le Shinkansen. En avril 1984, l'affaire n'a pas progressé: « cette affaire est difficile car la présentation demandée [...] n'est pas réalisable. On ne peut que faire une présentation américanisée des comptes du TGV⁴⁰ ». Alors que les exportateurs réclament que la direction financière de la SNCF mette au point un compte d'exploitation de ce que serait une liaison TGV aux États-Unis, de façon à démontrer son intérêt économique.

La simple présentation de l'activité du TGV selon les normes comptables prévalant aux États-Unis n'est déjà pas une tâche aisée. Elles suivent un esprit différent des normes adoptées en France: elles ne se veulent pas principalement un recensement des écritures passées, mais plutôt un document destiné à informer un investisseur potentiel ou un actionnaire sur la santé de l'entreprise. Mais cette forme de standardisation pose problème à la SNCF. La traduction de ce qui est vanté comme un succès dans des termes adaptés aux États-Unis est ainsi rendue délicate du fait de l'imbrication des éléments financiers au sein de la SNCF, qui ne dispose pas de comptabilité analytique permettant d'isoler le TGV. Sa dynamique se noie dans une entreprise marquée par des déficits très lourds depuis plusieurs années. À la fin des années 1970, l'indemnité compensatrice et les subventions représentent entre 40 % et 50 % des recettes d'exploitation, un désé-

35. « Compte rendu de la visite d'André Billardon aux U.S.A. », Conseil général de Bourgogne, 23 février 1983 (AN, 19950585/27).

36. « Compte-rendu de la mission effectuée aux États-Unis (2 au 7 novembre 1983) », Direction des transports terrestres, 15 novembre 1983 (AN, 19950585/27).

37. *Idem.*

38. « Analyse succincte du marché ferroviaire nord-américain », ambassade de France à Washington, 9 janvier 1984 (ASNCF, 123LM502).

39. Note suite à une réunion du 16 février 1984, SNCF, 23 février 1984 (ASNCF, 123LM502).

40. « Réunion du 18 avril 1984 à la Direction de la Coopération Internationale. Promotion du TGV aux USA », SNCF, *ca.* avril 1984 (AN, 19950585/27).

équilibre qui, du point de vue états-unien, ne peut que rappeler la très délicate situation d'Amtrak, alors que les reaganiens ont pour programme de couper toutes les subventions fédérales accordées à l'exploitant national.

Au-delà des normes comptables, les bases des prévisions de trafic et les grilles tarifaires envisagées, sur lesquelles se fondent les analyses de rentabilité d'un possible projet aux États-Unis, diffèrent entre les deux pays. D'une part, le paysage modal fort différent rend difficile l'estimation des reports de trafic et encore plus du trafic induit, qui est l'un des arguments les plus décisifs de la rentabilité du TGV en France. D'autre part, la concurrence forte de la route, en particulier par les autocars, et de l'avion, pris dans une dynamique de libéralisation et de développement du bas coût, façonne un marché où les tarifs sont bas, donc les recettes au voyageur.km assez faibles, pour des coûts d'exploitation probablement similaires à ceux en France.

Si des supports de communication sont aisément conçus pour présenter l'expérience française du TGV sur l'axe Paris - Lyon ou sur l'axe futur de l'Atlantique, dès que les éléments financiers sont en jeu ou dès qu'il s'agit de décrire succinctement un projet sur le sol des États-Unis, la mécanique se bloque. En termes de communication, l'américanisation opérée par les Français fonctionne comme la simple traduction d'une situation française. Elle ne parvient que difficilement à devenir une description en termes états-uniens d'une possible situation états-unienne.

Au-delà de ces éléments financiers bloquants, l'américanisation se pose aussi à l'échelle de l'objet lui-même, et c'est là qu'elle devient paradoxale : elle peut se voir non pas comme une contrainte exercée sur le TGV mais plu-

tôt comme une façon de pousser plus loin les dynamiques qui ont porté sa conception.

*Comme un paradoxe :
l'américanisation n'est-elle
pas l'aboutissement de la logique
du TGV ?*

Pour Jack Duchemin, expert missionné outre-Atlantique par le ministère des Transports, l'américanisation ne peut se limiter à être une financiarisation et suppose aussi une meilleure prise en compte du confort des voyageurs, suivant l'idée que les exigences en la matière seraient plus élevées aux États-Unis, du fait de la part de marché de l'avion dans les mobilités du pays. Pour lui, il est ainsi inenvisageable que les passagers puissent être exposés à la pluie, si bien qu'il préconise l'installation de portes palières permettant de proposer des quais totalement protégés et conditionnés. Par ailleurs, le gabarit des sièges offerts en seconde classe lui semble bien trop étroit, l'américanisation devant passer par un élargissement des rames, envisageable du fait du gabarit plus large prévalant aux États-Unis. Pour lui : « **tout système terrestre à grande vitesse aux États-Unis sera comparé à l'avion** : En particulier les terminaux (gares) devront avoir les mêmes caractéristiques que les aéroports ; il sera impensable notamment de faire attendre les voyageurs sur un quai ouvert⁴¹ ».

Un point de vue que partage l'un des consultants des Français, pour qui « l'image du T.G.V. ne s'imposera que si elle est favorablement comparable à celle de l'avion ; d'où une attention extrême à la présentation des terminaux, au confort, au service et à la modernité de l'image⁴² ». S'agit-il pour autant d'une trahison du chemin de fer ou plutôt d'une façon de pousser jusqu'au bout le concept du

41. « Réunion sur les trains à grande vitesse de l'association "High Speed Rail" », ambassade de France à Washington, 5 juin 1984 (AN, 19950585/27).

42. « Note sur quelques points remarquables des réunions tenues au siège de T.G.V. Company le 14 mai 1984 », ambassade de France à Washington, 4 juin 1984 (AN, 19950585/27).

TGV, lui-même déjà largement inspiré du service aérien ? Dans ce sens, en devenant états-unien, le TGV deviendrait enfin ce qu'il n'est qu'en ébauche dans sa version française : un avion sur rails. Ce dont l'Aérotrain avait le monopole en France, mais qui n'est plus un concurrent dans les États-Unis des années 1980, où les projets sur coussin d'air ont été abandonnés depuis le milieu des années 1970.

La nécessité d'un rapprochement avec l'avion s'inscrit aussi sur les territoires en imposant une bonne desserte des aéroports : les principaux projets comportent une desserte envisagée des grands aéroports présents sur le corridor concerné. Cette focalisation résulte de l'intérêt que les compagnies aériennes peuvent trouver dans le fait d'avoir de nouveaux canaux d'acheminement de passagers, mais aussi de la situation périphérique des aéroports qui les rendent généralement bien plus faciles à desservir que le cœur des villes états-uniennes. Ce processus n'est d'ailleurs pas à sens unique puisqu'il est simultanément d'un rapprochement entre le monde du rail et les aéroports, marqué par leur équipement en différents types de *people movers*. Un phénomène que ne ferait que renforcer une liaison entre les lignes à grande vitesse et les aéroports. Ce processus peut donc se lire également comme une forme de convergence d'infrastructures.

Conclusion

Ainsi, si le processus d'américanisation est perçu comme un chemin à suivre pour l'ensemble des acteurs français, sa définition plus précise et sa traduction dans les détails suscitent des tensions entre eux et, paradoxalement, alimentent une distanciation entre le territoire états-unien et une solution qui lui est étrangère et qui le reste pour l'essentiel. Pourtant, plusieurs des éléments de l'américanisation ne supposent que de pousser l'objet dans sa propre logique, sans le dévoyer :

la rentabilité financière est supposée être l'une des forces du TGV, tandis que la logique aérienne est bien l'une de ses inspirations, ce qu'ont bien noté d'ailleurs des observateurs états-uniens. Mais ils représentent deux points de vue sur le système, celui de l'investisseur et celui du client, en décalage avec celui qui domine en France, celui de l'exploitant, porté par la sociologie des exportateurs français. L'américanisation achoppe probablement également du fait de cette divergence.

Nous avons ici mis en avant des considérations sur l'exportation du TGV qui ne se focalisent pas d'abord sur les qualités propres du terrain états-unien mais s'attachent plutôt aux caractéristiques propres aux TGV qui en font ou non un produit susceptible d'être exporté aux États-Unis. Soulignons ici que les Français ne sont pas les seuls à connaître un échec, puisque les autres promoteurs de solutions ferroviaires à vitesse plus ou moins élevée sont tous dans la même situation au cours des années 1980 : Britanniques, Japonais, Allemands et Canadiens. Sur le long terme, ce sont plutôt des solutions fondées sur une rénovation du matériel roulant, notamment sur le NEC, qui s'imposent, tandis que des formes de vitesse accélérée mais encore modeste commencent à émerger, notamment en Floride autour du projet *Brightline*. L'*Avelia Liberty* d'Alstom, qui remplacera l'*Acela* sur le NEC, illustre bien cette voie de l'accélération fondée sur l'infrastructure existante, en particulier par le système de pendulation.

Mais l'exportation de systèmes complets n'a pas connu de concrétisation aux États-Unis, contrairement à ce qui a pu se passer dans d'autres pays. Loin d'être l'eldorado de cette exportation, du fait de ses très nombreux corridors susceptibles d'être équipés, ce pays est resté en arrière du processus qu'ont connu plusieurs autres pays dans le monde. Mais, constatons simultanément que cet essor de la grande vitesse a comporté, partout, des dimensions nationales assez marquées. Dans

ce marché, ce sont plutôt les idées que les objets qui ont circulé. Le contexte du réchauffement climatique et les ambitions portées par la nouvelle administration Biden en termes d'infrastructures pourraient toutefois voir évoluer cette situation générale. L'ampleur de certains projets, comme celui entre Houston et Dallas, pour lequel un groupe mené par des Italiens et fondé sur le Shinkansen japonais a emporté tout récemment un contrat

de 16 milliards de dollars, semble crédibiliser la volonté de voir sortir une véritable première ligne à grande vitesse aux États-Unis et montre qu'il serait devenu possible d'exporter des systèmes complets mais adaptés aux États-Unis. N'oublions pas toutefois que nombre d'annonces de la sorte et même des attributions de contrats jalonnent cette histoire de plus de 40 ans, sans qu'aucun projet complet ait réellement vu le jour jusqu'alors.